



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 0 989 019 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
29.03.2000 Patentblatt 2000/13

(51) Int Cl.7: **B60N 2/44**

(21) Anmeldenummer: 99118590.1

(22) Anmeldetag: 21.09.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

- Gomon, Volker
42799 Leichlingen (DE)
- Grlap, Winfried
53225 Bonn (DE)
- Hellenkamp, Michael
50389 Wesseling (DE)
- Busemann, Lothar
39042 Brixen (IT)
- Dede, Carsten
St. Augustine, FL 32095 (US)

(30) Priorität: 22.09.1998 DE 29816819 U

(71) Anmelder: VAW Aluminium AG
D-53117 Bonn (DE)

(74) Vertreter: Müller-Wolff, Thomas, Dipl.-Ing. et al
HARWARDT NEUMANN
Patent- und Rechtsanwälte,
Brandstrasse 10
53721 Siegburg (DE)

- (72) Erfinder:
- Söllner, Gerhard
53757 St. Augustin (DE)
 - Gehrman, Jörg
50969 Köln (DE)
 - Vogt, Rolf
53123 Bonn (DE)

(54) **Fahrzeugsitz und Verfahren zu seiner Herstellung**

(57) Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugsitz, bestehend aus einer Lehne mit Rückwand, einer Sitzschale mit Sitzschiene zur Befestigung des Fahrzeugsitzes am Fahrzeugboden und einem zwischen der Lehne und der Sitzschale angeordnetem Schamerteil, wobei Lehne und/oder Sitzschale aus einem Aluminiumstrangpreßprofil bestehen. Das Lehnenstrangpreßprofil ist als U-Träger verformt, der aus einem im Querschnitt gesehen Doppel-Hohlkammerprofil besteht. Zwischen den beiden Hohlkammern ist mindestens ein Verbindungssteg angeordnet. Ferner betrifft die Erfindung ein Verfahren zur Herstellung eines Fahrzeugsitzes, wobei von den beiden Enden des Sitzschalenprofils zwei gleich lange Seitenteile abgemessen und im 90°-Winkel zu dem Frontteil der Sitzschale abgebogen und verschweißt werden.

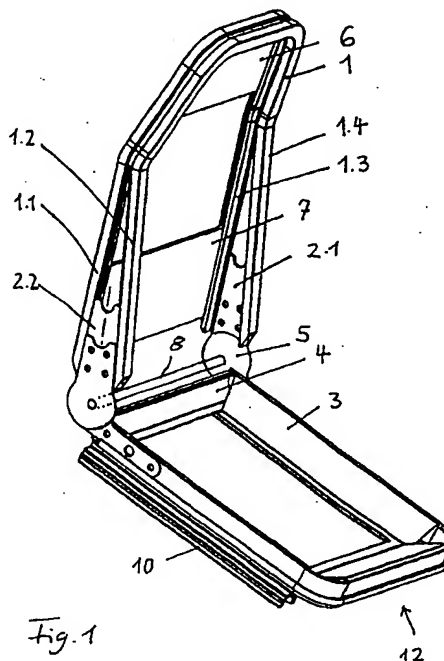


Fig. 1

12

EP 0 989 019 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft Fahrzeugsitze, insbesondere für Kraftfahrzeuge, bestehend aus einer Lehne mit Rückwand, einer Sitzschale mit Sitzschiene zur Befestigung des Fahrzeugsitzes am Fahrzeugboden und einem zwischen der Lehne und der Sitzschale angeordnetem Scharnierteil.

[0002] Fahrzeugsitze werden üblicherweise aus Stahlrohren oder aus Blechschalen hergestellt.

[0003] Stahlrohr-Fahrzeugsitze bestehen üblicherweise aus vielen Einzelteilen, die in einem relativ komplizierten Fertigungsverfahren zusammengefügt bzw. geschweißt werden. Das Gewicht eines fertigen Stahlrohrsitzes liegt je nach Ausstattung zwischen 35 und 45 kg.

[0004] Um das Gewicht zu reduzieren und die Fertigung zu vereinfachen wurden auch schon Fahrzeugsitze aus Aluminium hergestellt, wobei jeweils getrennte Aluminiumschalen für die Lehne und für die Sitzfläche aus gewalzten Aluminiumblechen hergestellt wurden. Die Aluminiumbleche konnten aber nicht an den für eine hohe Energieaufnahme bei Unfällen erforderlichen Kraftfluß angepaßt werden. Insbesondere bei einem Seitenaufrall bietet eine aus einer Aluminiumschale geformte Sitzlehne nur geringe Sicherheiten. Die dann erforderlichen Verstärkungen führen zu einer Erhöhung des Gewichtes und auch zu vermehrten Fertigungskosten.

[0005] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, ein Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art derart auszubilden, daß er bei einem günstigen Gewicht eine belastungs- und funktionsgerechte Profilform aufweist, die je nach Komfortausstattung in gewissen Grenzen variabel ist, wobei die Fertigung durch Verwendung möglichst geringer Teilezahlen gegenüber dem Stand der Technik verbilligt werden soll.

[0006] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die in den Schutzansprüchen angegebenen Merkmale gelöst. Es hat sich gezeigt, daß ein als Integralelement ausgebildetes Aluminium-Strangpreßprofil die jeweiligen Anforderungen an die Lehne und an die Sitzschale hinsichtlich eines optimalen Kraftfluß-Verlaufes, einer hohen Energieaufnahme bei Seitenaufrall, einer Verhinderung des "Abtauchens" bei einem Frontalaufprall und hinsichtlich einer ergonomischen Gestaltung und Variabilität erfüllt.

[0007] Weitere Einzelheiten der Erfindung werden im folgenden anhand mehrerer Ausführungsbeispiele näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 perspektivische Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes,

Fig. 2 eine erfindungsgemäße Sitzschale in Draufsicht,

Fig. 3 Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes

Sitzschalenprofil,

Fig. 4 Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes Abschlußprofil,

Fig. 5 erfindungsgemäßer Fahrzeugsitz in Seitenansicht,

Fig. 6 Querschnitt durch einen Lehnenstrangpreßprofil entlang der Linie AA gemäß Figur 5,

Fig. 7 erfindungsgemäßes Lehnenstrangpreßprofil,

Fig. 8 Detailausschnitt gemäß Figur 7, Position B,

Fig. 9 Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes Lehnenstrangpreßprofil entlang der Linie CC nach Figur 7,

Fig. 10 Querschnitt durch eine alternative Ausführungsform des Lehnenstrangpreßprofils.

[0008] In Figur 1 ist der erfindungsgemäße Fahrzeugsitz, bestehend aus einem Lehnenstrangpreßprofil 1 und einem Sitzschalenstrangpreßprofil 3 dargestellt. Zwischen den aufgebogenen Schenkeln der Hohlkammer 1.1, 1.2 und 1.3, 1.4 des Lehnenstrangpreßprofils 1 befinden sich zwei Einsatzbleche 2.1 und 2.2. Die Einsatzbleche 2.1 und 2.2 werden vorzugsweise mit speziell ausgebildeten Verbindungsstegen an den aufgebogenen Enden des Lehnenstrangpreßprofils 1 verschweißt.

[0009] Das Lehnenstrangpreßprofil 1 ist als U-Träger verformt, wobei das U mit seinen offenen Enden an ein Scharnierteil 5, z.B. einem Stahlrecliner, anschließt. Somit wird die Lehne aus einem auf dem Kopf stehenden U-Träger gebildet, wobei der Boden des U-Trägers als integrierte Kopfstütze ausgebildet ist und zur Versteifung einer Aluminiumsandwichplatte 6 aufweist.

[0010] Zwischen den offenen Schenkeln des U-Trägers befindet sich eine Aluminiumsandwichplatte 7, die für die Befestigung einer Lordosenstütze geeignet ist. Beide Sandwichplatten werden vorzugsweise in dafür speziell ausgebildete Nuten des Lehnenstrangpreßprofils 1 eingesetzt und verklebt.

[0011] Im Sitzbereich erkennt man in Figur 1 zwei am Sitzschalenprofil angeordnete Sitzschienen 10, 11, die einstückig mit dem Strangpreßprofil der Sitzschale ausgebildet sind.

[0012] Parallel zum Frontbereich 12 befindet sich ein Abschlußprofil 4, das die Formstabilität des Sitzschalenprofils verbessert. Es kann aber auch durch eine üblicherweise zwischen den Scharnierteilen 5 angeordnete Verbindungsachse 8 ersetzt werden.

[0013] Figur 2 zeigt das Sitzschalenprofil ohne Abschlußleiste, das schon eine sehr hohe Steifigkeit und

Formentreue durch die Verschweißung der schrägen Wandflächen 3.1 - 3.3 und der Flanschbereiche 3.4 - 3.6 aufweist. Die Verschweißung erfolgt in den Gehrungs-Schnitten 13, 14. Zwischen den Flanschbereichen 3.4-3.6 können Gittermetze oder Plastischalen eingehängt bzw. verschraubt werden, wodurch für eine feste Unterlage für die Polsterung des Sitzes gesorgt ist.

[0014] Das erfindungsgemäße Sitzschalenprofil bietet die Möglichkeit, zwischen dem inneren Flanschbereich verschiedene elastische Sitzflächen einzuspannen. Dabei können einzelne elastische Spannelemente oder auch Drahtgeflechte zur Herstellung einer elastischen Sitzfläche verwendet werden. Um die Flanschbereiche ausreichend stabil zu machen, werden sie nach dem Ausstanzen der Ecke in dem zu biegenden Bereich bis auf die äußere Umrandung freigelegt und dann in einem 90°-Winkel zu dem Frontteil der Sitzschale gebogen. Sobald sie die richtige Position inne haben, erfolgt ein Verschweißen an den ausgestanzten Rändern.

[0015] Figur 3 zeigt einen Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes Sitzschalenstrangpreßprofil entlang Linie DD gemäß Figur 2. Die Grundform des Sitzschalenstrangpreßprofils besteht aus einem nach unten offenen Winkelprofil, wobei der eine Schenkel im wesentlichen senkrecht mit einem nach außen weisenden T-Anschlußprofil 15 ausgebildet ist. Die obere Nut 16 des Anschlußprofils 15 kann für die Befestigung des Recliners (Scharnierteil 5) und die untere Nut 17 für einen Stoffeinzug der Polsterung genutzt werden.

[0016] Am Fußende des senkrecht stehenden Wandprofils 18 ist das eigentliche Sitzschienenprofil 19 angeformt. Das Sitzschienenprofil 19 kann an die herkömmliche Sitzschienenmechanik angepaßt werden. Die Anbindung an die senkrechte Wand 18 sollte vorzugsweise mittig zum Sitzschienenprofil 19 erfolgen.

[0017] Die Bearbeitung erfolgt durch Abtrennen der Sitzschiene vom Sitzschienenprofil an der Frontseite 12 und an den Eckbereichen. Der untere Bogen des U-Profilsteils hat eine geringere Profilbreite als die Schenkelbereiche.

[0018] Wie vorstehend im Zusammenhang mit Figur 2 erläutert kann ggf. ein Abschlußprofil 4 zwischen die offenen Schenkel des gebogenen Sitzschalenprofils angeordnet werden. Eine Ausführungsform für ein derartiges Abschlußprofil 4 zeigt die Figur 4 im Querschnitt. Dabei wurde ein im Querschnitt schalenförmig ausgebildetes Abschlußprofil gewählt, wobei im oberen Bereich ein nach innen geöffneter Schraubkanal 20.1 und im unteren Bereich ein nach außen offener Schraubkanal 20.2 angeordnet ist. Mittels dieser Schraubkanäle 20.1, 20.2 läßt sich das Anschlußprofil 4 in entsprechend vorbereitete Bohrungen 21, 22 am Sitzschalenprofil 3 befestigen.

[0019] Es lassen sich die Anschlußquerschnitte des Anschlußprofils 4 aber auch durch Schweißen mit den Schenkeln des U-Profilsteils verbinden. Dann können die Schraubkanäle entfallen, so daß die Form der Querstrebe vereinfacht wird.

[0020] Für den Stoffeinzug ist eine Nut in Form eines Stoffeinzugkanals 23 an der Außenseite des Abschlußprofils 4 angeordnet. Mit der nach unten offenen Nut in U-Form läßt sich der Stoff über die Sitzlehne spannen.

[0021] Figur 5 zeigt noch einmal den gesamten Fahrzeugsitz als Seitenansicht, wobei zwischen den aufgebogenen Hohlkammern 1.1, 1.2 das Einsatzblech 2.2 eingeschweißt ist. Zur Optimierung des Kraftflusses sind sowohl an der Spitze des durch die aufgebogenen Schenkel der Hohlkammern 1.1 und 1.2 gebildeten Winkels als auch in der Oberkante des Einsatzbleches 2.2 Radien 24, 25 ausgebildet.

[0022] Der Vorgang des Aufspreizens der Schenkel wird anhand der nachfolgenden Figuren 6, 7, 8 und 9 nochmals erläutert.

[0023] Figur 6 zeigt einen Querschnitt durch das Lehnenstrangpreßprofil 1, etwa in der Höhe AA, wobei an der hinteren Hohlkammer 1.1 eine Nut 26 für die Aufnahme der oberen Sandwichplatte 6 angeformt ist. Etwa in der Mitte des Verbindungssteges 27 zwischen den Hohlkammern 1.1 und 1.2 kann der Trennschnitt für das Aufbiegen der Schenkel erfolgen.

[0024] Das Durchtrennen des Verbindungssteges 27 an den beiden Seitenflächen der Lehne kann durch Einsägen, Stanzen oder ähnliche Bearbeitung erfolgen. Wichtig ist, daß in den Endpunkten der Trennlinie jeweils eine Bohrung angebracht wird. Diese Bohrung sitzt in dem sich bildenden spitzen Winkel nach dem Aufbiegen der Hohlkammern und vermeidet das Auftreten einer Kerbwirkung im Trennschnitt.

[0025] Eine Kammer des Doppel-Hohlkammerprofils enthält die Nut 26, die mit ihrer Öffnung zur Innenseite des U-Trägers gerichtet ist. In diese Nut 26 kann abschnittsweise oder vollflächig eine Rückwand eingesetzt werden, die zur Versteifung der Lehne beiträgt.

[0026] Figur 7 zeigt das Lehnenstrangpreßprofil 1 nach Durchführung eines Trennschnittes und nach dem Aufbiegen der Schenkel. Man erkennt die beiden verbliebenen Hälften 27.1, 27.2 des Verbindungssteges 27, die für die Befestigung des trapezförmigen Einsatzbleches 2.2 genutzt werden können.

[0027] Ein vergrößerter Ausschnitt im Bereich B der Figur 7 ist in Figur 8 dargestellt. Man erkennt den oberen Abschnitt von Radius 24 sowie die beiden Steghälften 27.1, 27.2. Der untere Bereich der aufgebogenen Schenkel ist entlang der Linie CC geschnitten, wobei das Einsatzblech 2.2 an den Steghälften 27.1, 27.2 mittels Schweißnähten 28, 29 befestigt ist.

[0028] Ein Querschnitt entlang der Linie CC ist der Figur 9 zu entnehmen. Aus Gründen der Erhöhung der Dauerfestigkeit wurde die Wärmeinflußzone der Schweißnähte 28, 29 aus dem kritischen Bereich der Basisflächen 31, 32 der Steghälften 27.1, 27.2 herausgenommen und in den mittleren Bereich des Einsatzbleches 2.2 verlegt. Damit wird das Energieaufnahmevermögen des Fahrzeugsitzes weiter verbessert.

[0029] Eine andere Variante des erfindungsgemäßen

Lehnenstrangpreßprofil zeigt Figur 10. Sie besteht gegenüber der in Figur 6 dargestellten Ausführungsform aus einer vergrößerten Vorderkammer 1.6 und einer verkleinerten Hinterkammer 1.5 an die eine Einstecknut 30 für die Befestigung eines Sandwichbleches angeformt ist. Da das vordere Kammerprofil beim Frontalaufprall auf Zug beansprucht wird, ist es entsprechend größer dimensioniert als das hintere Kammerprofil, das in diesem Belastungsfall auf Druck beansprucht wird. Die Energieaufnahme beim Seitencrash kann durch eine Verbreiterung bzw. Vergrößerung der Sandwichbleche beeinflusst werden.

[0030] Bezugszeichenliste

1	Lehnenstrangpreßprofil	
1.1 - 1.4	Hohlkammern	
1.5	Hinterkammer	
1.6	Vorderkammer	
2.1, 2.2	Einsatzbleche	
3	Sitzschalenstrangpreßprofil	
3.1 - 3.3	Wandflächen	
3.4 - 3.6	Flanschbereiche	
4	Abschlußprofil	
5	Schamierteril	
6	Aluminiumsandwichplatte, Sandwichplatte	
7	Aluminiumsandwichplatte	
8	Verbindungsachse	
9		
10, 11	Sitzschienen	
12	Frontbereich	
13, 14	Gehrungs-Schnitt	
15	T-Anschlußprofil, Anschlußprofil	
16	obere Nut	
17	untere Nut	
18	Wand	
19	Sitzschienenprofil	
20.1, 20.2	Schraubkanal	
21, 22	Bohrungen	
23	Stoffeinzugkanal	
24, 25	Radien	
26	Nut	
27	Verbindungssteg	
27.1, 27.2	Hälften des Verbindungssteiges, Steghälften	
28, 29	Schweißnähten	
30	Einstecknut	

A.A. Höhe

Patentansprüche

1. Fahrzeugsitz, bestehend aus einer Lehne mit Rückwand, einer Sitzschale mit Sitzschiene zur Befestigung des Fahrzeugsitzes am Fahrzeugboden und einem zwischen der Lehne und der Sitzschale angeordnetem Schamierteril,

dadurch gekennzeichnet, daß Lehne und/oder Sitzschale aus einem Aluminiumstrangpreßprofil bestehen, wobei das Lehnenstrangpreßprofil (1) als U-Träger verformt ist, der aus einem im Querschnitt gesehen Doppel-Hohlkammerprofil besteht, und wobei zwischen den beiden Hohlkammern mindestens ein Verbindungssteg angeordnet ist.

2. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Hohlkammern durch den oder die Verbindungsstege auf Abstand gehalten werden.

3. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbindungssteg (27) an den beiden Seitenflächen der Lehne durchtrennt ist und die Hohlkammern durch Aufbiegung in einem vergrößerten Abstand zueinander angeordnet sind.

4. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbindungssteg (27) an den beiden Seitenflächen der Lehne eingesägt ist.

5. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen den aufgebogenen Profilhohlkammern des Lehnenstrangpreßprofils mindestens ein trapezförmiges Einsatzblech eingeschoben und fixiert ist.

6. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Fixierung des Einsatzbleches an den Restprofilsteigen des eingesägten Verbindungssteiges (27) erfolgt ist.

7. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Wandstärke des Verbindungssteiges im wesentlichen gleich ist mit der Wandstärke des Einsatzbleches.

8. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Dicke des Einsatzbleches je nach den Anforderungen an die Lehnensteifigkeit variierbar ist.

9. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß als Rückwand in die als Nut ausgebildeten Pro-

filanschlüsse des Lehnenstrangpreßprofils mindestens eine Aluminiumsandwichplatte eingeschoben und fixiert ist.

10. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 5
dadurch gekennzeichnet,
daß die Aluminiumsandwichplatte im Beckenbereich eine pneumatische Lordosenverstellung aufweist.
11. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 10
dadurch gekennzeichnet,
daß die Aluminiumsandwichplatte durch Verklebung fixiert wird. 15
12. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 20
dadurch gekennzeichnet,
daß das Einsatzblech im Lehnenstrangpreßprofil angeschweißt ist, wobei die Schweißnaht den Übergang des Verbindungssteiges zum Einsatzblech auf der Lehnerrückseite überdeckt.
13. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 25
dadurch gekennzeichnet,
daß als Scharnierteil (5) ein Stahlrecliner verwendet wird. 30
14. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 35
dadurch gekennzeichnet,
daß das Sitzschalenstrangpreßprofil (3) im Querschnitt gesehen die Form eines nach unten offenen Winkelprofils aufweist, wobei der eine Schenkel des Winkels als senkrechte Wand mit einem nach außen weisenden T-Anschlußelement für die Befestigung des Recliners sowie für einen Stoffeinzug ausgebildet ist, während der andere Schenkel im Winkel von 40 - 60° zum inneren der Sitzschale verläuft und an seinem Ende in ein horizontales Flanschteil übergeht. 40
15. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 45
dadurch gekennzeichnet,
daß beliebige Sitzschienenprofile am Fuße des senkrecht stehenden Schenkels als Anschlußprofil angeformt sind. 50
16. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 55
dadurch gekennzeichnet,
daß die Sitzschale als U-Profilteil ausgebildet ist.
17. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden An-

sprüche,
dadurch gekennzeichnet,
daß als Abschlußprofil (4) für das U-Profilteil ein im Querschnitt schalenförmiges Strangpreßteil parallel zum Frontteil der Sitzschale angeordnet ist, wobei am unteren Schalenrand des Anschlußteiles ein Stoffeinzugkanal (23) ausgebildet ist.

18. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 10
dadurch gekennzeichnet,
daß die schrägen Wandflächen (3.1 - 3.3) und Flanschbereiche (3.4 - 3.6) des Sitzschalenprofils im Biegebereich teilweise ausgestanzt sind.

19. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 15
dadurch gekennzeichnet,
daß die auf Gehrung geschnittenen Flansch- und Wandbereiche des Sitzschalenprofils durch Schweißen verbunden sind. 20

20. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 25
dadurch gekennzeichnet,
daß das Abschlußprofil (4) die Form einer Querstrebe aufweist und mit selbstschneidenden Schrauben in der Sitzschale befestigt ist, wobei am oberen und unteren Anschlußquerschnitt je ein Schraubkanal (20.1, 20.2) ausgebildet ist. 30

21. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 35
dadurch gekennzeichnet,
daß auf der Innenseite der Flanschbereiche eine elastische Sitzfläche gebildet ist.

22. Verfahren zur Herstellung eines Fahrzeugsitzes nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 40
dadurch gekennzeichnet,
daß von den beiden Enden des Sitzschalenprofils zwei gleichlange Seitenteile abgemessen und im 90°-Winkel zu dem Frontteil der Sitzschale abgebogen und verschweißt werden. 45

23. Verfahren zur Herstellung eines Fahrzeugsitzes nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 50
dadurch gekennzeichnet,
daß das Sitzschalenprofil so bearbeitet ist, daß es nur an den zwei geraden Schenkeln je eine Sitzschiene (10, 11) aufweist, während die Profilkanten für den Stoffeinzug vollständig umlaufend ausgebildet sind.

24. Verfahren zur Herstellung eines Fahrzeugsitzes nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 55
dadurch gekennzeichnet,
daß die Ausstanzung an den schrägen Wänden und

Flanschen in Form eines Gehrungs-Schnittes (13, 14) erfolgt.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

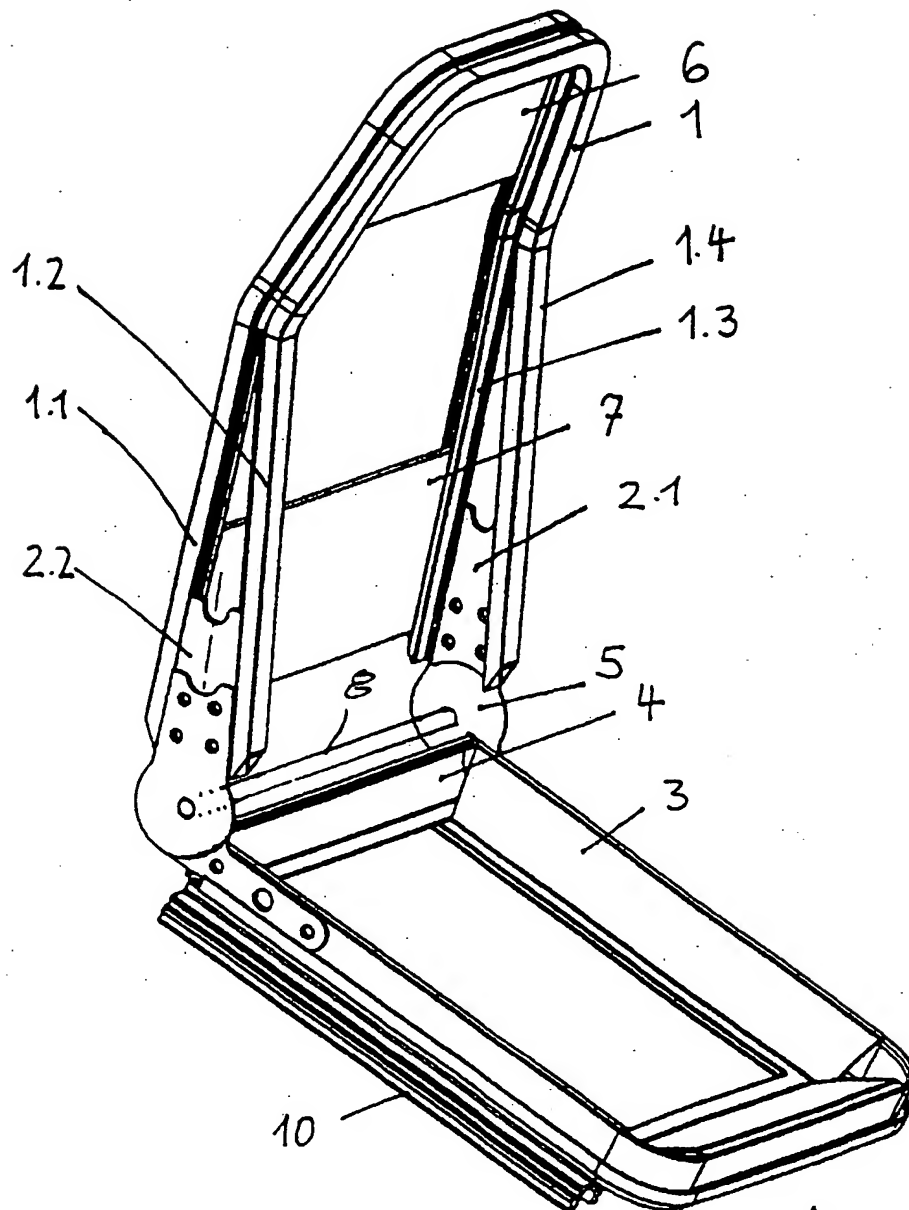
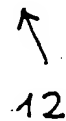


Fig. 1



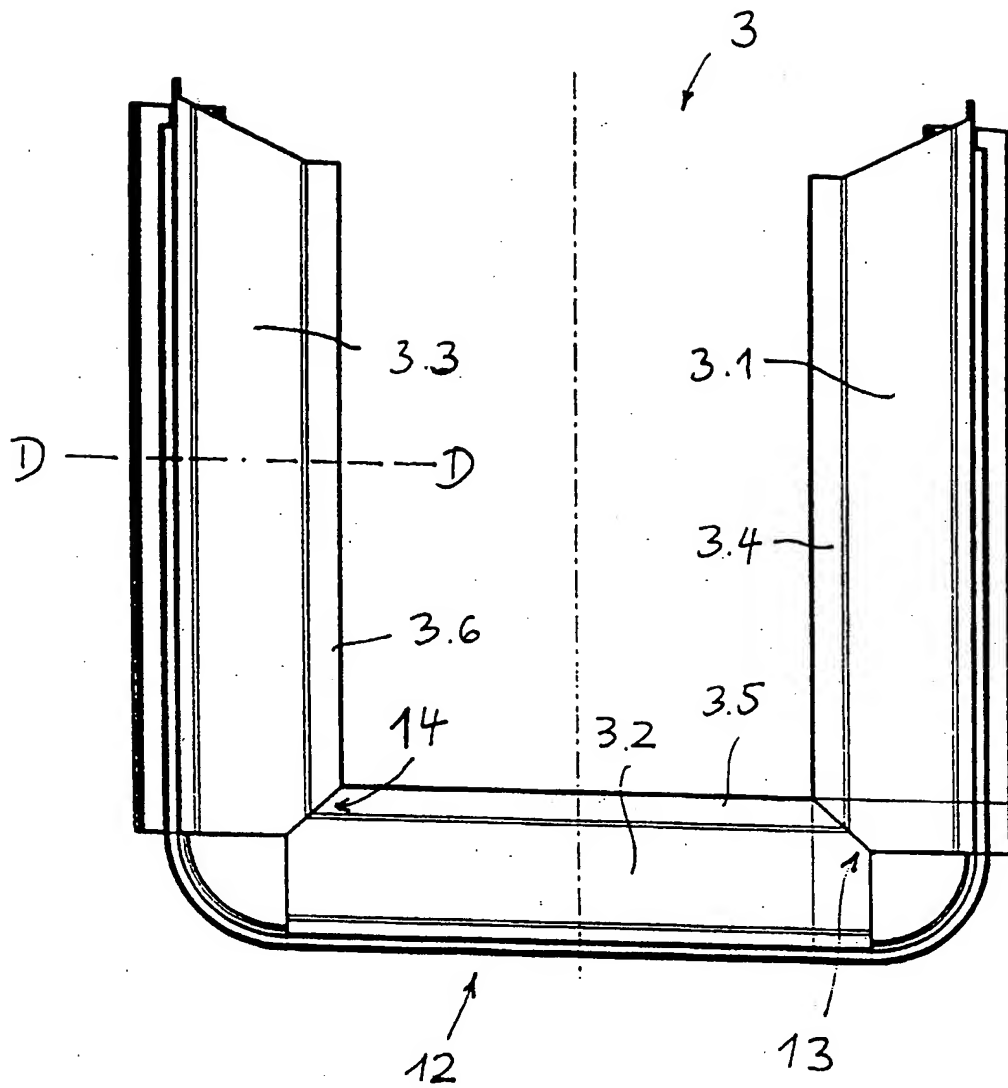


Fig. 2

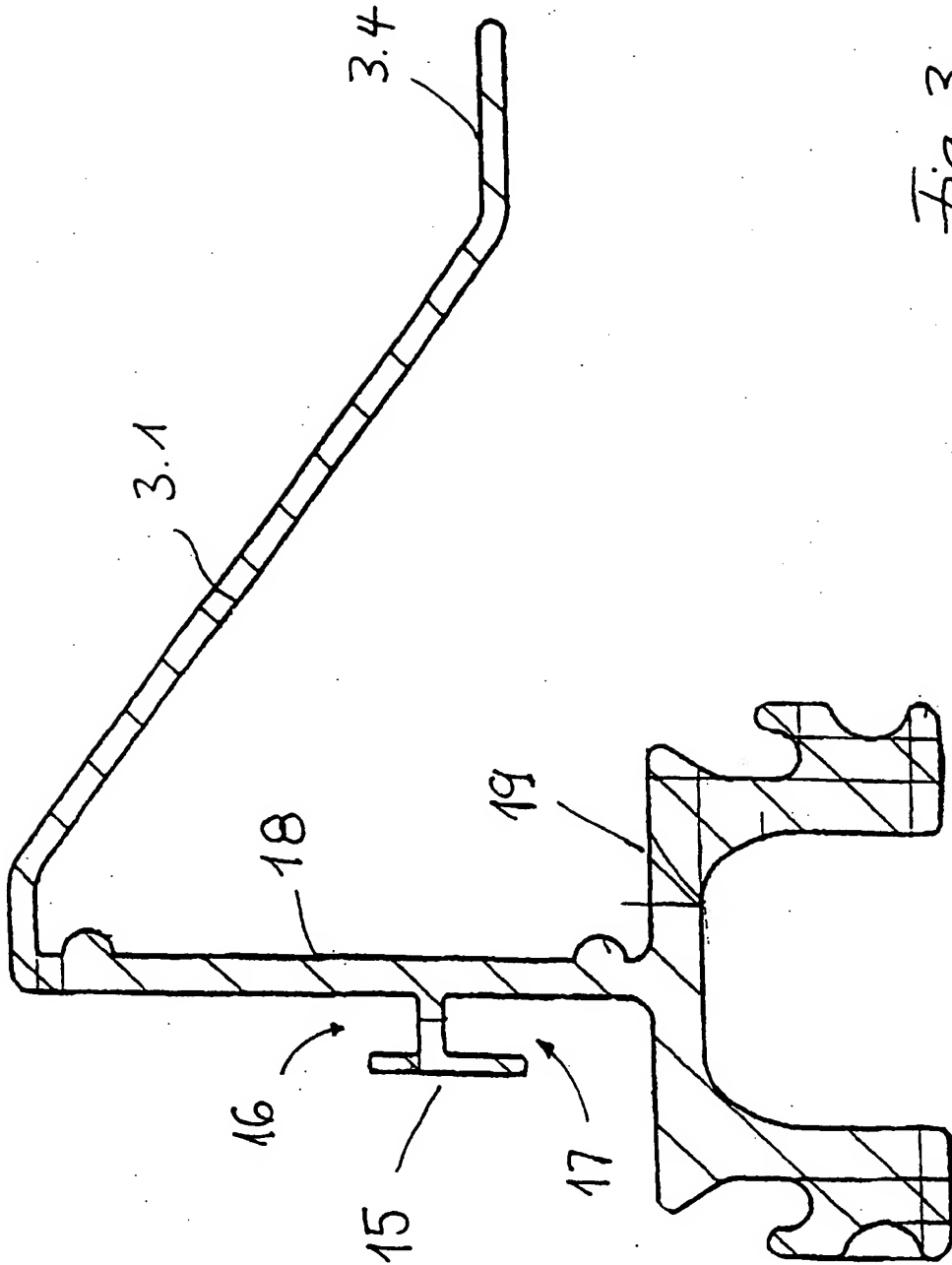
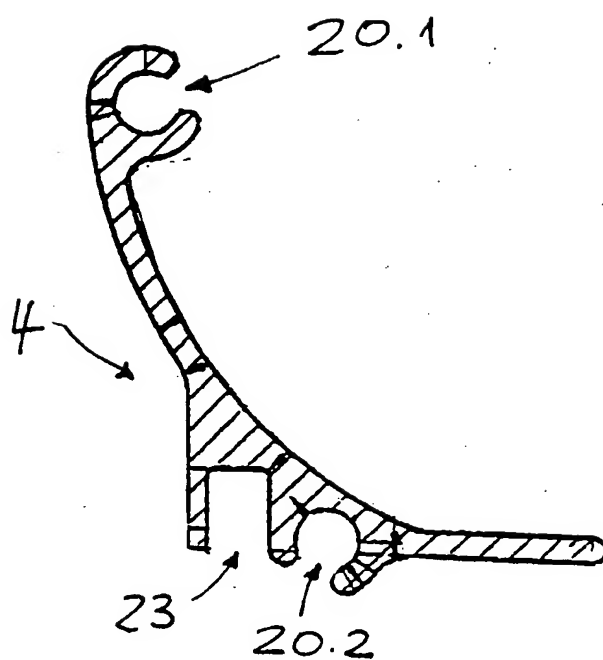


Fig. 3

Fig. 4



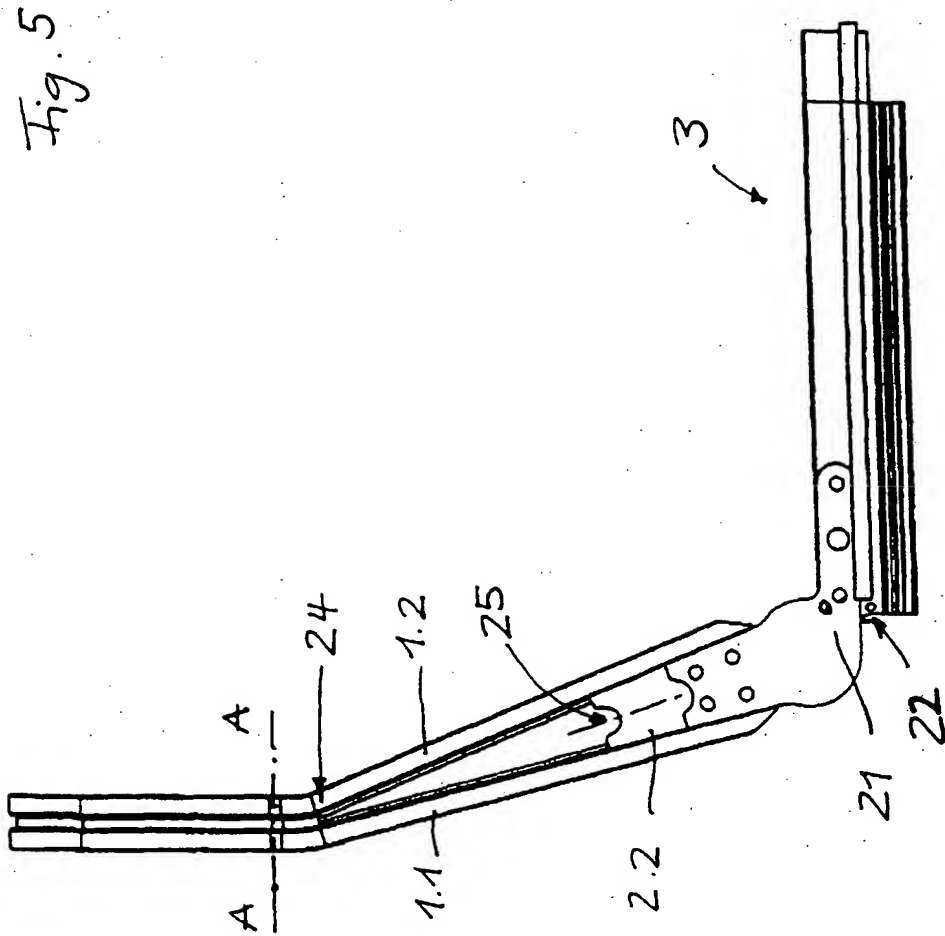


Fig. 6

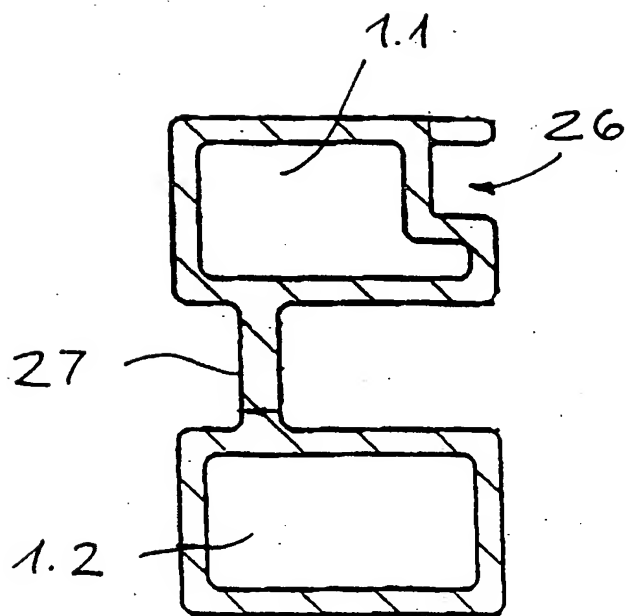
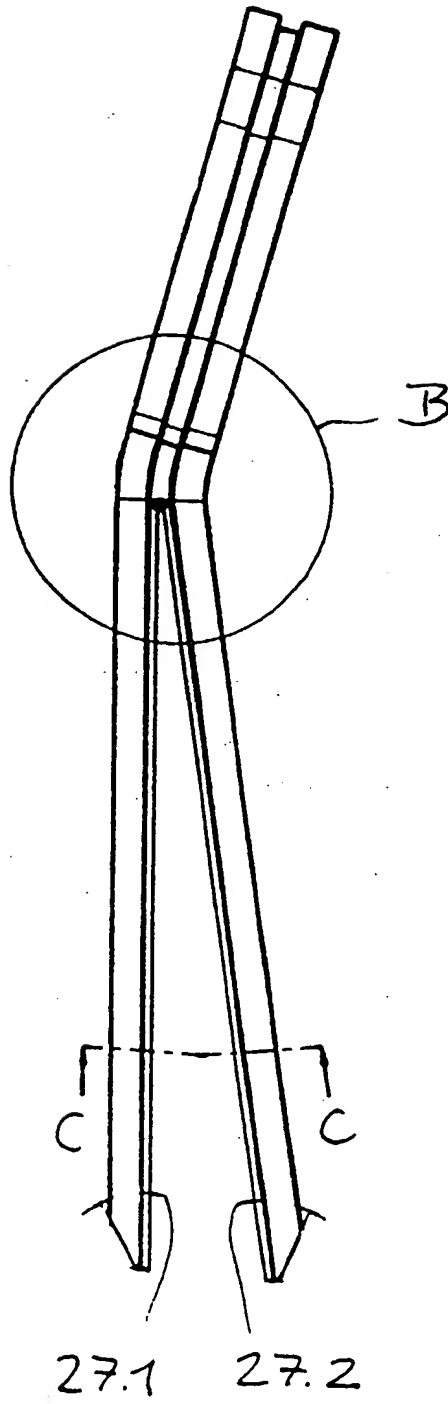


Fig. 7



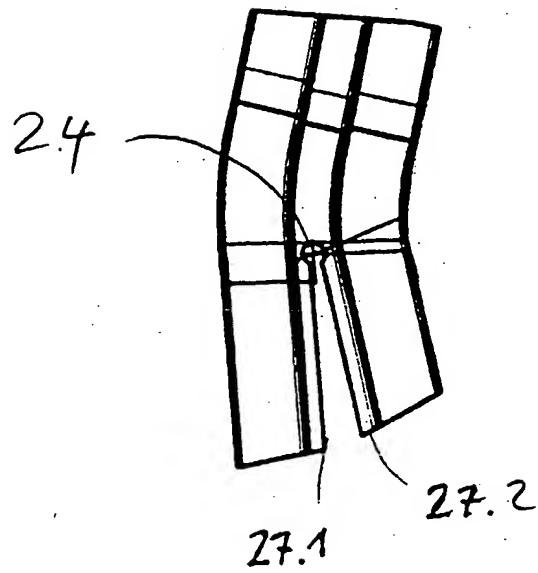


Fig. 8

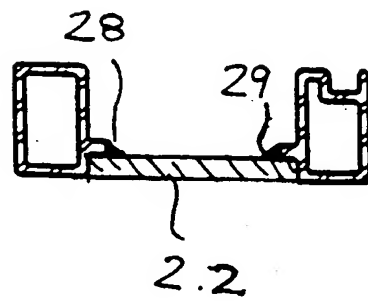
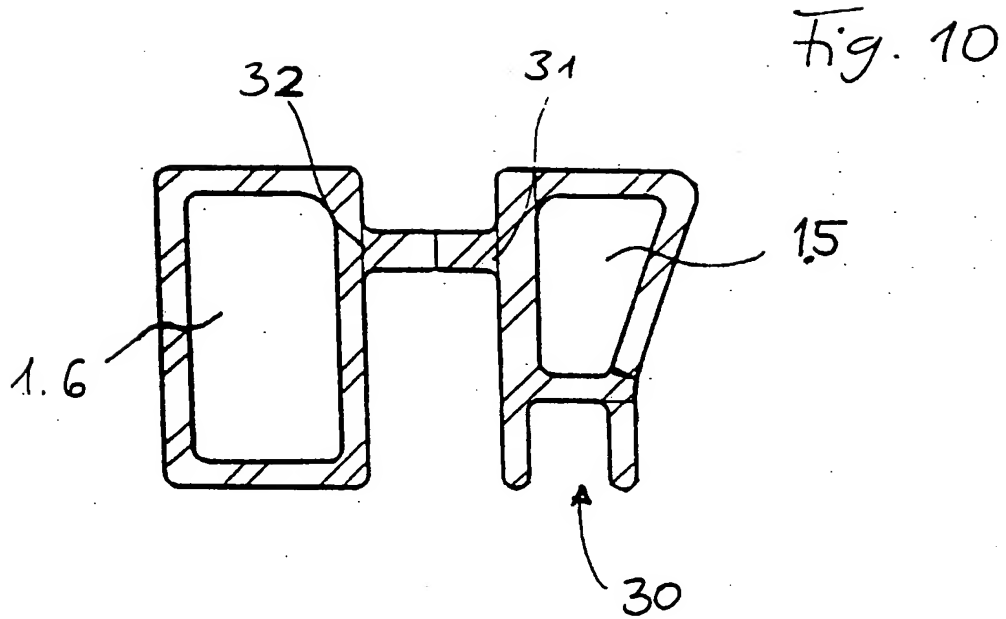


Fig. 9